ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 12 zł rocznie, 6 zł półrocznie, 3 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 6 zł, zagranicą 11 zł; Półrocznie w kraju 3 zł, zagranicą 6 zł, Kwartalnie w kraju 1,50 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 9 zł, półrocznie 5 zł, kwartalnie 2 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 1 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ***. **Cena 50 gr.**

Nr. 6-7. Rok wydania szósty. | TCZEW, dnia 21 lutego 1927 r. | Ogólnego zbioru Nr. 163

Od wydawnictwa.

Niemożliwość zakończenia szeregu statystycznych danych na 1. I. 1927 r. opóźnia ukazanie się Almanachu Żeglarza Polskiego na 1927/28. Ukazanie się jego **ogłosimy w piśmie**, na co uprzejmie zwracamy uwagę Szanownych Czytelników.

Numer niniejszy z powodu obszerności materjału do umieszczenia wydany został wyjątkowo jako podwójny.

W siódmą rocznicę odzyskania wyjścia na morze.

Siedem lat temu, 10 lutego 1920 r., objęliśmy część dziedzictwa pomorskiego Piastów i Jagiellonów, z wyłączeniem ujść Wisły i ośrodka portowego gdańskiego, który zaledwie został włączony do polskiego obszaru celnego. Polska otrzymała mandat wojskowy obrony Gdańska, oraz „rozległe" prawa w porcie, co nie przeszkodziło Gdańskowi stać się odrazu siedliskiem oporu polityczno-gospodarczego w komunikowaniu się Polski przez ten port ze światem.

Już najazd sowiecki jesienią 1920 r. ujawnił, jakie oblicze może okazać Gdańsk w razie zawikłań międzynarodowych. Utworzenie Rady Portu, konwencja i umowa polsko-gdańska uregulowały sprawę korzystania z portu, lecz nosza na sobie piętno ówczesnej słabości gospodarczej, będącej wynikiem zniszczenia wojennego, oraz walki o szeroką i otwartą granicę wschodnią. Stan prawny, który się wytworzył, oddał w ręce polskie koleje gdańskie, za cenę rezygnacji z własnej administracji na drogach wodnych i w porcie Gdańska. Uratowaliśmy w ten sposób połączenia kolejowe z wybrzeżem przez teren wolnomiejski, zostaliśmy jednak tylko w połowie i to niemal pod kontrolą międzynarodową, gospodarzami portu, którego nieograniczonym (i zaniedbującym jego rozwój handlowy) gospodarzem był przed tem rząd pruski. Mniejsza część portowych nabrzeży pozostała w administracji senatu gdańskiego, wobec czego wytworzył się oryginalny stan rzeczy, iż dziś na terenach fiskusa pruskiego i w porcie rządzi administracja portowa polsko-gdańska (Rada Portu), na terenach zaś miejskich panuje, niestety, nieukryta nawet tendencja „pour le roi de Prusse".

Nieudolne załatwienie kwestji gdańskiej i skutki jego wywołały konieczność budowy portu w Gdyni i kolei Gdynia — Bydgoszcz — Górny Śląsk, znajdującej się obecnie w budowie.

Dzięki trwałej sytuacji prawnej, przy której Polska nie mogła wykorzystać Gdańska jako bazy dla rozwinięcia przewozów pod własną banderą, odpowiadających wielkości i gospodarczemu znaczeniu Rzeczypospolitej w Nowej Europie, przez siedem lat, które minęły, bandera polska prawie że nie była widoczna na morzach. — Dopiero posunięcie naprzód budowy portu w Gdyni w r. 1925, wojna celna z Niemcami i strejk węglowy angielski wytworzyły warunki sprzyjające rozwojowi własnej marynarki handlowej. — Rzecz bardzo znamienna, potwierdzająca nasze powyższe wywody: jednocześnie z powstaniem dwu towarzystw żeglugi, — rządowego — „Żegluga Polska", opartego o Gdynię i prywatnego — „Wisła—Bałtyk", opartego o Tczew, zlikwidowała się „Sarmacja", oparta o Gdańsk, która przez sześć lat reprezentowała 2—3 mniejszemi statkami banderę polską w Gdańsku i w portach bałtyckich i północnomorskich. Przedsiębiorstwo to nie mogło się rozwinąć, a jako na jedyną przyczynę można wskazać na oparcie się z konieczności o Gdańsk, port drogi i „trudny" jako port macierzysty, ze względu na odmienną walutę, ustawodawstwo, wreszcie „równość" z obcemi statkami, co nie można nazwać inaczej jak bezdomnością.

Jakie są dziś perspektywy rozwoju naszej marynarki?

Niewątpliwie jaknajlepsze. Wprawdzie jesteśmy świadkami zniżki frachtów morskich, która jednak nie może wpłynąć hamująco na rozwój przewozów pod własną banderą tam, gdzie olbrzymie ilości ładunku z Polski i dla Polski przewoziły się dotąd prawie w 100 proc. na statkach obcych. Stąd zupełna pewność podstawy realnej dla floty handlowej własnej o ładowności netto do 150 000 ton, licząc, że ¾ przewozów jeszcze się nadal odbywać bę-

dzie na obcych statkach. W chwili obecnej mamy zaledwie tonaż o ładowności 13 000 ton, a nośności 28 000 ton, wobec czego widoczne jest, że możliwości są nadal niewyczerpane. Dla wykorzystania tych możliwości droga już dziś prowadzi wyłącznie przez organizację własnego maklerstwa okrętowego i własnego handlu morskiego. Niech tylko kupiectwo nasze i nasi spedytorzy rozszerzą się na morze, a znajdą się armatorowie, — przedewszystkiem z ich własnego środowiska.

Mamy już przykład w „Towarzystwie Żeglugi Morskiej Wisła—Bałtyk" przez dominujący udział w którem kopalnie dąbrowieckie „Warszawskie", „Saturn", „Grodziec" i „Sosnowieckie" stały się ekspedytorami, następnie armatorami, ostatnio zaś też i maklerami okrętowymi dla własnego węgla.

Jeśli w ślady za temi kopalniami idzie koncern „Robur" dziwić się temu nie należy. Ustawa nasza przewiduje zwolnienie towarzystw żeglugi morskiej od wszelkich podatków na przeciąg czasu do lat 15-tu. W konkretnym wypadku koncernu „Robur" miała stanąć umowa z rządem, mocą której koncern otrzymałby do eksploatacji nabrzeża portowe z torami kolejowemi nad głęboką wodą w Gdyni, wzamian za co zobowiązuje się do r. 1928 podnieść banderę na tonażu statków morskich o nośności nie mniejszej niż 10 000 ton. Tenże koncern już założył własne maklerstwo okrętowe w Gdańsku pod firmą „Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe" oraz zastosował własne urządzenia (transportery) do ładowania węgla.

Pozostaje jeszcze półurzędowy Skarboferme (polsko-francuski) który dość luźnie się interesował możliwościami przeładunku w Tczewie a który mógłby również przyczynić się do powiększenia floty węglowej Rzeczypospolitej. Lecz jak to w rodzinie: najtrudniej ruszyć swego — i prywatne koncerny daleko wyprzedziły w angażowaniu się w przeładunku portowym, w maklerstwie dla własnego węgla i w żegludze morskiej spółkę kopalni rządowych. Może jednak to się niebawem zmieni!

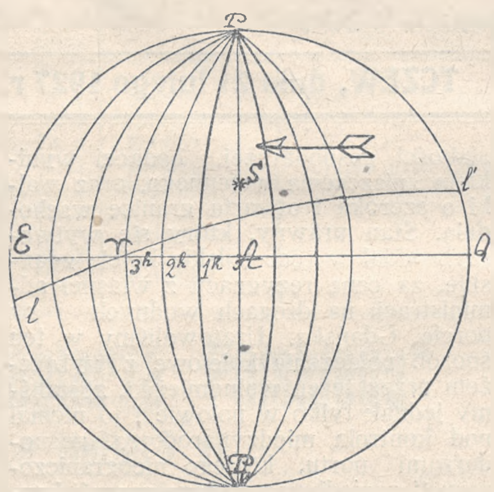
Powyżej mówiliśmy wyłącznie o flocie przewozów masowych. Należą tu bowiem wszystkie statki dotychczasowe polskie, z wyjątkiem remontowanej w Rotterdamie Wisły, która ma być nabyta przez „Żeglugę Polską" dla przewozu zbiorowych ładunków. Również transportowiec „Warta" ma przejść w ręce „Żeglugi Polskiej". Jednak, oczywista, na przewozie masowych ładunków handlowa marynarka polska poprzestać nie może. Linje, zawijanie po drodze regularna obsługa portów, a co poza tem następuje — „handel kroczy za banderą" — oto doniosłe zadanie żeglugi własnej. Stąd jasny jest pożytek usiłowań Banku Gospodarstwa Krajowego stworzenia linji Śródziemnomorskiej, której portami zawijania po drodze, jak sobie wyobrażamy byłyby: Hamburg wzgl. Bremerhaven, Antwerpja, Havre, jeden z portów hiszpańskich, Genua, wzgl. Neapol, Aleksandrja, Pireus Saloniki, Konstantynopol. Sprawie tej linji poświęcamy nieco miejsca w kronice żeglugowej. Ścisłe współdziałanie między ruchem parowców „Żeglugi Polskiej" a statków projektowanej linji śródziemnomorskiej jest nieodzowna i ze względu na państwową inicjatywę w obydwu wypadkach niewątpliwie istnieje.

Powyższy przegląd dzisiejszego stanu rzeczy w żegludze morskiej wskazuje dobitnie, iż jesteśmy w okresie intensywnej pracy twórczej po siedmiu latach niewdzięcznej i pozornie mało owocnej pracy przygotowawczej.

Podajemy poniżej artykuł, rozwiązujący zadanie sposobem elementarnym. Redakcja.

Określenie na chronometrze momentu kulminacji gwiazd.

Najczęściej w porze jesiennej jako też i wiosennej, zmaganie się prądów powietrza ciepłych z zimnemi, prawie zawsze we dnie wytwarza stan zachmurzenia i przeto słońce, jako objekt dla obserwacyj astronomicznych, przeważnie w tych porach roku jest ukryte poza chmurami. Natomiast zauważyć można iż niemal we wszystkich porach roku, jeśli nie o zmroku, to najczęściej



nad ranem, horyzont jest rozjaśniony i stosunkowo dobrze widoczny, a firmament skrzy się od gwiazd. Wówczas dowoli można wybrać sobie najodpowiedniejszą do obserwacji gwiazdę, t. j. taką, która natenczas jest najwięcej zbliżona do południowej lub też północnej części południka Obserwatora, i gdy dojdzie do swego punktu kulminacyjnego górnego lub dolnego, zmierzyć jej wysokość (obniżenie), a wtedy określenie szerokości geograficznej nie przedstawia już żadnej trudności.

Otóż **kwestja określenia owego momentu górowania czy też dołowania** jakiejkolwiekbądź gwiazdy niejednemu zda się zawiła, z którego to powodu obserwacje gwiazd dla określenia swej szerokości geograficznej najczęściej są unikane.

Przeto poniżej postaram się objaśnić jak można obliczyć kilkoma sposobami, podług swego chronometru, moment kulminacji górnej lub dolnej którejkolwiek bądź gwiazdy, by na kilka minut przed owym momentem wyjść z sekstansem i potrzebną wysokość danej gwiazdy zmierzyć.

W tym celu przedewszystkiem trzeba sobie uprzytomnić że: primo:

Czas gwiazdowy = kątowi godzinnemu gwiazdy + jej RA.

Czas gwiazdowy = czasowi średniemu + RA średniego słońca, skąd:

Czas średni = gwiazdowemu — RA średniego słońca.

Dla lepszej orjentacji podaję rysunek kuli niebieskiej z odstępem południków równym 1 godzinie, na której odznaczyć się dadzą też wszelkie dowolne pozycje gwiazd. tak: PSP, — jestto południowa część południka obserwatora; EQ — równik, ll' — ekliptyka, γ A rektascensja (wznoszenie proste) gwiazdy S i jednocześnie miejscowy czas gwiazdowy. Wszystkie ciała niebieskie, jak również punkt równonocny γ w swym widocznym ruchu dziennym dokoła ziemi przesuwają się od wschodu przez południe ku zachodowi, co jest oznaczone strzałką.

Zwracając się do powyższego rysunku widzimy, iż gdy gwiazda S znajduje się na południku, wówczas jej kąt godzinny równa się 0, a wówczas czas gwiazdowy = RA gwiazdy (łuk γ A), które bardzo łatwo odnajdujemy w Nautical Almanachu. Mając więc gwiazdowy czas miejscowy czyli RA gwiazdy i transferując jego L (długość) geograficzną w Greenwich, otrzymujemy czas gwiazdowy w Greenwich.

Porównywując następnie wspomniany wyżej czas gwiazdowy w Greenwich z czasem gwiazdowym o średniem południu w Greenwich (wziętem na dany dzień z Almanachu) otrzymujemy t. zw. gwiazdowy przeciąg czasu, który upłynął od, lub też którego brakuje do średniego południa w Greenwich. Ów gwiazdowy przeciąg czasu konwertujemy w jednostki średniego czasu i otrzymujemy przeciąg czasu, który upłynął od średniego południa w Greenwich, lub brakujący do takowego, a który wyrażamy czasem średnim w Greenwich. Odejmując zaś wzgl. dodając korektę chronometru względem czasu średniego w Greenwich otrzymujemy czas jaki będzie wskazywać chronometr w momencie kulminacji, to znaczy, że gdy dana gwiazda będzie kulminować, wówczas chronometr będzie wskazywać wyżej obliczony czas.

Dla lepszej orjentacji przytaczam poniżej przykład konkretny:

Przykład: 5/XII. 1926 r. w L 28° 14'E po namierzeniu (zapelengowaniu) alfa Tauri na rzeczyw. SE 10° postanowiono określić moment kulminacji tej gwiazdy podług okrętowego chronometru, poprawka którego, względem czasu w Greenwich stanowiła dnia dzisiejszego + 2^h 15^m 7^s

5/XII 26 r. RA alfa Tauri czyli gwiazdowy średni czas = 4^h 31^m 43^s

L Est 1^h 52^m 56^s

Czas gwiazdowy w danej chwili w Greenwich	$2^h\ 38^m\ 47^s$
5/XII czas gwiazdowy w średnie południe Greenwich	$16^h\ 54^m\ 06^s$
Gwiazdowy odstęp czasu który upłynął	$9^h\ 44^m\ 41^s$
poprawka na konwersję	$-\ 1^m\ 36^s$
Średni odstęp czasu, który upłynął, albo średni czas w Greenwich	$9^h\ 43^m\ 05^s$
poprawka chronometru	$2^h\ 15^m\ 07^s$
Poszukiwane odczytanie chronometru w chwili kulminacji *	$7^h\ 27^m\ 58^s$.

Poniżej przytaczam praktykowane przez angielskich marynarzy dwa sposoby określania momentu kulminacji, a mianowicie:

1-szy sposób (dokładny).

Te same dane co w powyższym przykładzie.

5/XII gwiazdowy średni czas czyli RA Tauri		$4^h\ 31^m\ 43^s$
5/XII gwiazdowy czas (w przybliżeniu) w południe, czyli RA średn. słońca		$16^h\ 54^m\ 06^s$
Przybliżony średni miejscowy czas		$11^h\ 37^m\ 37^s$
	L Est	$1^h\ 52^m\ 56^s$
Przybliżony średni czas Greenwich		$9^h\ 44^m\ 41^s$
5/XII 26 gwiazdowy czas w średnie południe Greenwich		$16^h\ 54^m\ 06^s$
poprawka za $9^h\ 44^m\ 41^s$		$+\ 1^m\ 36^s$
Gwiazdowy czas w danej chwili, czyli RA średniego słońca		$16^h\ 55^m\ 42^s$
Gwiazd. miejscowy czas czyli RA alfa Tauri		$4^h\ 31^m\ 43^s$
Średni miejscowy czas		$11^h\ 36^m\ 01^s$
	L Est	$1^h\ 52^m\ 56^s$
5/XII Średni czas w Greenwich		$9^h\ 43^m\ 05^s$
Poprawka chronometru		$-2^h\ 15^m\ 07^s$
Poszukiwane odczytanie chronometru w chwili kulminacji *		$7^h\ 27^m\ 58^s$

2-gi sposób (przybliżony, lecz szybki i bez żadnych interpolacyj).

Te same dane co w poprzednich.

5/XII RA alfa Tauri		$4^h\ 31^m\ 43^s$
5/XII RA średn. słońca		$16^h\ 54^m\ 06^s$
Przybliżony średni miejscowy czas		$11^h\ 37^m\ 37^s$
	L Est	$1^h\ 52^m\ 56^s$
Przybliżony średni czas Greenwich		$9^h\ 44^m\ 41^s$
Poprawka chronometru		$-2^h\ 15^m\ 7^s$
Przybliżone odczytanie chronometru w chwili kulminacji *		$7^h\ 29^m\ 34^s$

czyli różnica w ścisłości wynosi — $1^m\ 36^s$, a ponieważ dla poczynienia obserwacyj wychodzi się na 9 do 10 minut wcześniej, przeto 1—2 minuty nieścisłości wielkiej roli nie odgrywa.

Dla uzupełnienia całokształtu kwestji określenia na chronometrze momentu kulminacji gwiazd zaznaczę iż w wielce rozpowszechnionym między Anglikami Brown's'a Nautical Almanachu, na drugiej stronicy każdego miesiąca dany jest w przybliżeniu, co 5-ty dzień, czas kulminacji 30-tu gwiazd w Greenwich w nagłówku: Approximate Mean Time of transit for principal stars at Greenwich, który to transferując na swój południk możemy otrzymać tą drogą czas kulminacji którejkolwiek z wymienionych gwiazd.

W. Suski,
kpt. mar. handl.

Organizacja oficerów marynarki handlowej.

Związek Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej powstał jeszcze w tych czasach, kiedy oprócz dwóch statków towarzystwa „Sarmacja" nie mieliśmy żadnej floty handlowej.

Wysiłki jednostek, rozumiejących jakie doniosłe znaczenie nie tylko zawodowe, ale i państwowe może mieć zorganizowanie się marynarzy dyplomowanych, doprowadziły do założenia Związku i zespolenia oficerów marynarki handlowej. Do niedawna jednak zawodowa działalność Związku była bardzo utrudniona z powodu braku floty handlowej, a statut w wielu punktach był z konieczności — martwą literą.

Dobre zrozumienie ważności chwili przełomowej w dziejach polskiej marynarki handlowej nakazało Związkowi w pierwszym rzędzie usilnie dążyć ręka w rękę z czynnikami rządowymi do zawiązania choćby małego narazie, polskiego towarzystwa okrętowego, które byłoby zaczątkiem przyszłej floty handlowej, odpowiadającej liczebnością potrzebom trzydziestomiljonowego Państwa Polskiego. Tej akcji Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w pewnej mierze zawdzięczać musimy istnienie statków polskich.

W chwili obecnej okręty handlowe obwożą już banderę polską po morzach Europy północnej. Nowe usiłowania powiększenia tonażu polskiego nie tylko ze strony Rządu, ale i społeczeństwa, nabierają coraz większej tężyzny i mocy. Poważny rozrost polskiej floty handlowej staje się kwestją dni najbliższych.

Przed Związkiem Oficerów PYolskiej Marynarki Handlowej otwiera się szeroka droga rzeczywistej działalności. Wszelkie braki, wynikłe zresztą z powodu nienormalnych warunków, w jakich organizacja ta powstała i rozwijała się, **mogą i muszą** być usunięte. Zespolenie wszystkich oficerów marynarki handlowej, wyrobienie w nich poczucia odpowiedzialności moralnej za istnienie i prosperowanie Związku, wyrażającej się w **bezwzględnem przestrzeganiu statutu**, rozszerzenie działalności zawodowej na wszystkie porty morskie Polski, a więc utworzenie w miarę potrzeby Oddziałów Związku w Tczewie i Gdańsku — oto hasła chwili obecnej.

Przy aktywnej i energicznej działalności, młody i słaby narazie Związek Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej stanie się w niedalekiej przyszłości silną organizacją, przynoszącą ogromne korzyści nie tylko swym członkom, ale i sprawie morskiej, tak niezmiernie ważnej dla społeczeństwa i Państwa Polskiego.

Ze wzrostem ojczystej floty handlowej powinien także wzrastać, rozszerzać się i nabierać mocy Związek marynarzy polskich, tembardziej, że najważniejszym jego celem, poza działalnością zawodową, jest **„dążenie do dalszego rozwoju marynarki handlowej i utrzymania jej na najwyższym poziomie"**.

Nauta.

Sprawa poparcia dla żeglugi morskiej w Belgji.

Conseil Supérieur de la Marine przyszedł do następujących konkluzyj: Rząd winien ułatwiać eksploatację statków przez kompanje okrętowe belgijskie, starając się zniżyć koszta eksploatacji przez:

a) przyznawanie na mocy kontraktów z poszczególnemi kompanjami specjalnych taryf kolejowych, t. zw. „tarifes sondes". Np. towar z Herbesthal może być wysłany do Rio de Janeiro za pewną ryczałtową opłatą i za jednym listem frachtowym. Opłata ta jest dzielona między Rząd (za transport towaru do Antwerpji koleją) i kompanję (za transport morzem), przyczem sposób tego rozliczenia może być sposobnością do udzielania pośrednich premij;

b) częściowy lub zupełny zwrot opłacanych taks portowych oraz należności za pilotów;

c) przyznawanie kompanjom okrętowym belgijskim na warunkach równych uprzywilejowanych miejsc stałego postoju w portach.

d) zastrzeżenie dla flagi belgijskiej monopolu żeglugi między Belgją a Kongo;

e) uproszczenie formalności administracyjnych i zredukowanie powodowanych przez nie kosztów;

f) zastosowanie do wszystkich kompanij okrętowych przywileju, przyznanego dotychczas przez Rząd tylko jednej kompanji (Lloyd Royal Belge), t. zn. zwolnienia z podatków od zysków wojennych, odłożenie płatności podatków od zysków wyjątkowych, wresz-

(taxe de transmission) w odniesieniu do kompanij okrętowych i przedsiębiorstw budowy okrętów w Belgji;

g) tytułem protekcji bezpośredniej, udzielanie niskoprocentowych pożyczek kompanjom okrętowym belgijskim.

Kongres Narodowy Ekspansji Morskiej i Kolonjalnej, obradujący w 1925 r. w Ostendzie, popierając konkluzje Conseil Superieur de la Marine, wyraził życzenie, by:

a) intensywna propaganda została wszczęta wśród społeczeństwa celem wzbudzenia zrozumienia dla marynarki handlowej;

b) udzielono premij konserwacyjnych przez 5—10 lat wszystkim statkom belgijskim bez różnicy;

c) przyznano kompanjom pożyczki bezprocentowe, zabezpieczone wartością statków, płatne w 20 ratach rocznych, począwszy od piątego roku po otrzymaniu przez kompanję pożyczki.

(Według sprawozdania urzędowego za r. 1925 konsula Rzpltej Polskiej w Antwerpji K. Downarowicza).

Antwerpja na 1. I. 1927.

Antwerpja jest dziś niezaprzeczenie pierwszym portem kontynentu Europy. Wprawdzie w r. 1926 prześcignął ją nieco w ruchu statków Rotterdam, lecz polega to wyłącznie na skutkach strejku węglowego angielskiego, które przez trzy czwarte roku powodowały gorączkowy przeładunek węgla w Rotterdamie. Istnieje prawdopodobieństwo, że w r. 1927, a najpóźniej w r. 1928 pierwszeństwo powróci do Antwerpji.

Przewiduje to administracja portu Antwerpji, starając się urządzeniami portowemi, ich nowoczesnością, obszernością i taniością dla korzystających z nich okrętów wyprzedzić ruch portowy. Dzięki tym zabiegom Antwerpja jest jednym z najtańszych, o ile nie najtańszym portem północnej Europy, Koszta portowe są tu o połowę (lub więcej) mniejsze niż w portach angielskich. Robocizna jest o 35 proc. tańsza niż w Hamburgu, a o blisko 50 proc. tańsza niż w Gdańsku. Specjalizacja basenów, dogodnie położone składy, wreszcie zniżki a nawet subwencje obcym linjom za stałe zawijanie do portu czynią z Antwerpji dogodny i dla armatorów pożądany węzeł morski przeładunkowy i składowo-rozdzielczy.

Port Antwerpji składa się z dwu zasadniczych części: 1. przystani nadrzecznych prawego brzegu Skaldy, o wahającym się poziomie wody i 2. basenów północnych połączonych z korytem Skaldy przy pomocy 3-ch szluz komorowych i posiadających dzięki tym szluzom stały poziom wody. Są jeszcze tak zwane baseny południowe, lecz te trzy skromne baseny, położone w południowej części miasta i połączone szluzą komorową ze Skaldą, służąc dla statków rzecznych, stanowią z południowemi przystaniami na Skaldzie jedną całość, tak że traktować je należy razem z temi ostatniemi.

Antwerpja składa się jakby z dwu odrębnych portów o odmiennych funkcjach. Żegluga ściśle związana z terminowym odjazdem i z przewozem osób koncentruje się na Skaldzie, natomiast przewóz towarów masowych szczególnie ładunków jednolitych, koncentruje się za szluzami, w basenach północnych. Wyjątek stanowi nafta, która wypompowuje się na południowym końcu nadbrzeża Skaldy, gdzie w największej możliwej izolacji od wszystkich urządzeń portowych przechowuje się ona w olbrzymich zbiornikach graniczących z jednej strony z polderami bezludnemi, oddzielona niemi od miasta i posiadającą gęstą sieć odgałęzień dworca towarowego Kiel.

Ostatniem słowem techniki w budowie basenów portowych w Antwerpji jest grupa nowych północnych basenów (nouveaux bassins du Nord), połączona z basenem Levebvre względnie wąskiem przejściem. Południowa część tych wielkich basenów nazywa się dość dziwnie basenem kanałowym (bassin du Canal) (IX).

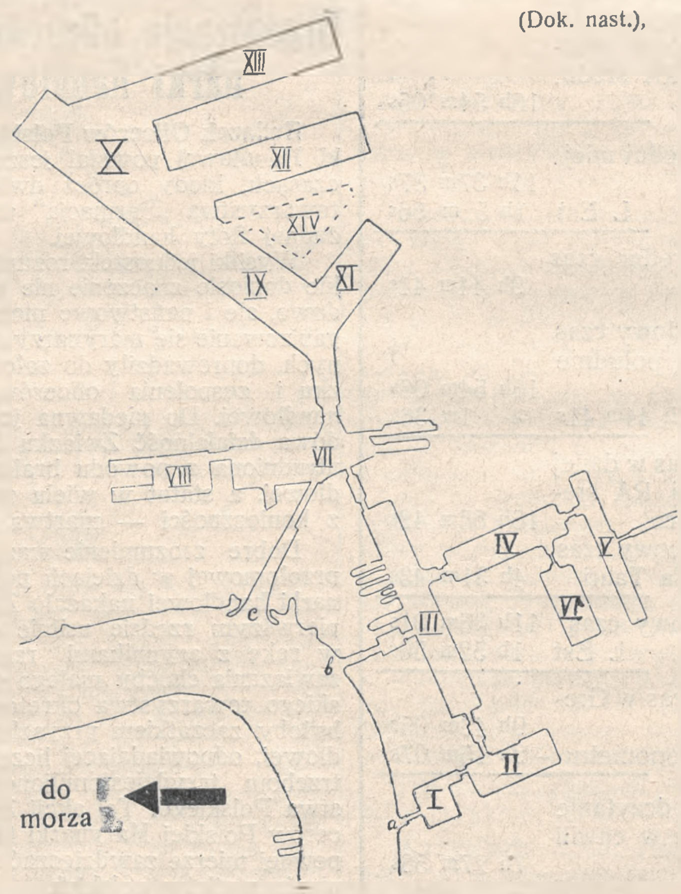
Północno-zachodnia część powierzchni wodnej tego kompleksu basenów nazywa się poprostu „nowe baseny" (X), zaś baseny boczne, z których południowy jest najmniejszy, nazywają się pierwsza druga i trzecia poła (darse) (XI), (XII) i (XIII). Basen (XIV) jest niedawno wykończony.

Zachodni brzeg basenów IX i X zajęty jest przez chłodnie i składy linij towarowych oceanicznych. Większa część szop zamkniętych przeznaczona jest dla przechowywania nitratów, towarów kolonjalnych i owoców.

Przy wschodnim brzegu pierwszej poły (XI) znajduje się magazyn dla drzewa kolorowego, zbudowany przez miasto.

Brzegi tych basenów są nader obficie wyposażone w krany portalowe: jest ich tu przeszło sto o sile 2 i 2,5 ton, wszystkie elektryczne. Specjalny dźwig o sile 30 ton, dla podnoszenia płyt marmuru znajduje się przy wejściu dla basenu kanałowego (X). Poła trzecia, północna (XIII) zajęta jest przeładunkiem zboża, zaś druga kruszcami, nawozami, węglem. Przeładunek zboża odbywa się najczęściej na dwie burty, przyczem na stronę wodną, — na berlinkę przeładowuje pływający elewator pneumatyczny, ssący zboże z ładowni z szybkością 150 ton na godzinę. Takich elewatorów pływających posiada miasto Antwerpja 16. Mogą one również przeładowywać zboże w workach w ilości 500 worków 100 kilowych na godzinę.

(Dok. nast.),

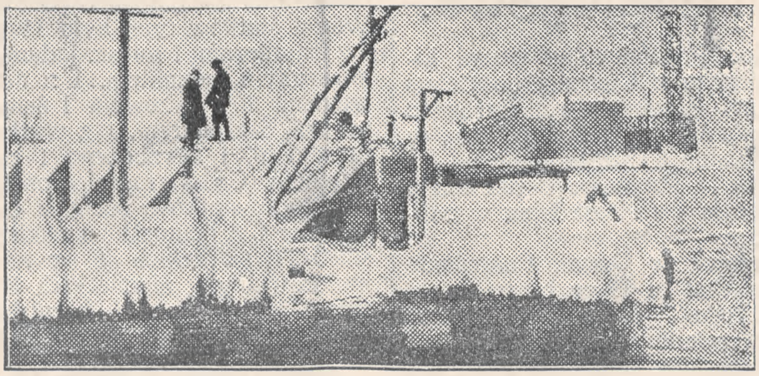


Port Antwerpji.

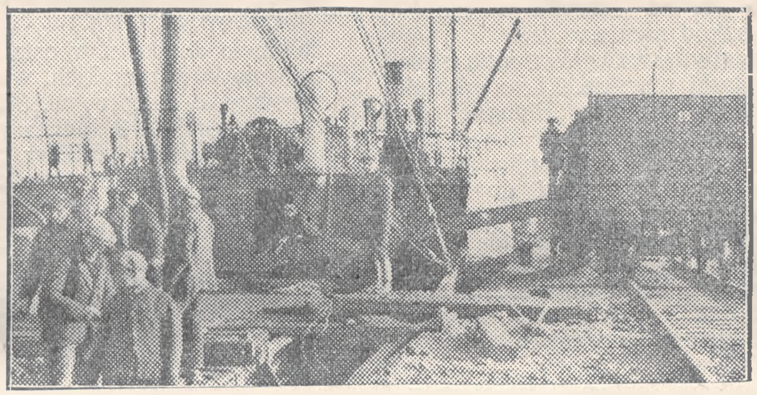
Część północna. Baseny poza rzeką.

a — stara szluza, b — szluza Kattendyck, c — szluza Royers. I. Basen Bonapartego. II. Basen Wilhelma. III. Basen Kattendyck. IV. Basen drewniany. V. Basen Asia. VI. Basen de la Campine. VII. Basen Lefebvre. VIII. Basen America. IX. Basen kanałowy. X. Nowe baseny. XI. Pierwsza poła (darse). XII. Druga poła. XIII. Trzecia poła. XIV. Basen zbożowy.

Podziałka: 350 mtr. w 1 centymetrze.



Ob marznięte kesony w porcie gdyńskim.



Ładowanie węgla w Gdyni.



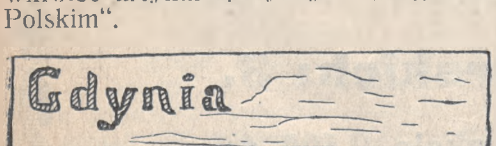
Nurkowie polscy przy pracy.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Ś. p. mec. Emil Waydel. 15-go b. m. zmarł w Warszawie po krótkiej chorobie wiceprezes Rady Ligi Żeglugi Emil Waydel. Zmarły należał do założycieli Ligi M. i R. i jako pracownik oddał cenne usługi Komisji Prawa Morskiego, był sekretarzem Komitetu Floty Narodowej, oraz należał do ścisłego Zarządu t-wa Żegl. Morskiej „Sarmacja“. Traci w ś. p. Emilu Waydlu sprawa morza i żeglugi zaprawionego i energicznego bojownika.

Organizacja szkoły żeglugi rzecznej i budownictwa wodnego w Bydgoszczy. Izba przemysłowo-handlowa w Bydgoszczy organizuje szkołę, której brak dotkliwie dawał się odczuwać: szkołę żeglugi rzecznej i budownictwa wodnego. Rozpoczęcie nauki ma nastąpić niebawem.

Akcja żeglugowa Banku Gospodarstwa Krajowego. Dyrekcja i wydział morski Banku Gospodarstwa Krajowego rozwijają nadal akcję przygotowawcza ku stworzeniu polskiej linji regularnej Gdynia—Konstantynopol. Podstawą tej koncepcji jest otrzymanie od Lloydu Triestino natychmiast 4-ch parowców dla regularnego ruchu na bardzo korzystnych warunkach, gdyż zakupuja się właściwie nie te statki lecz inne, budowane na stoczniach triesteńskich, które prawdopodobnie beda miały motory spalinowe. Przy kolejnem wprowadzeniu każdej nowej jednostki wycofuje się jedna stara, która Lloyd Triesteński zobowiazuje się przyjąć z powrotem. Umowa tego rodzaju ma pozwolić na rozpoczęcie natychmiast pełnego ruchu 4 statkami po 4 000 ton nośności, przyczem z czasem flota towarzystwa się odmłodzi do 100 proc. i będzie ekonomiczniejsza w ruchu. Tego rodzaju warunki dać może tylko towarzystwo żeglugi budujace również statki. Budowa na Stoczni Gdańskiej nie może wobec tego wchodzić w rachubę. Sprawie tej linii poświęcony będzie wkrótce artykuł specjalny w „Żeglarzu Polskim“.



O Dom Marynarza Polskiego. Rada miejska miasta Gdyni zainicjonowała utworzenie komitetu obywatelskiego opieki nad marynarzami, pełniącymi służbę na polskich okrętach handlowych. Wydana już została odezwa w sprawie poparcia budowy Domu Marynarza Polskiego w Gdyni. Czuwanie zwierzchne nad sprawa objał p. minister przemysłu i handlu inż. E. Kwiatkowski.

Ruch statków „Żeglugi Polskiej“. Par. Wilno minął kanał kiloński w drodze z ładunkiem drzewa z Gdańska do Hull. — Parowiec Kraków minął kanał kiloński w drodze z Gdańska do Grangemouth z ładunkiem podkładów. — Parowiec Poznań minał kanał kiloński w drodze z Gdańska do Calais z ładunkiem kopalniaków. Parowiec Katowice minął port Talbot, próżny, w drodze z Preston do Rotterdamu po ładunek węgla. — Parowiec Toruń ładuje 2 700 ton węgla dla Norrköping w porcie gdyńskim.

Polski statek w Gdyni. Pojawienie się kry. Zawinał tu 19-go b. m. polski parowiec Toruń, próżny, z Korsoer (Dania) dla załadowania ok. 2 700 ton węgla z przeznaczeniem do Norrköping (Szwecja). — Już 19-go pojawiła się poraz pierwszy w naszym porcie drobna kra. Dziś drobną krą pokryta jest reda, natomiast w porcie kry prawie niema. Dla żeglugi jeszcze najmniejszych przeszkód niema.

Z portu gdyńskiego. W porcie stoją obecnie 2 statki morskie. 12-go odszedł stąd do Hawru parowiec „Pologne“ zabierając 1 pasażera I kl., 4 II-ej i 396 III-ej klasy, oraz załadowujac 50 ton desek sosnowych. Przybył do Gdyni 11-go z 11 pasażerami, oraz 3 tonami drobnicy. Statki towarowe ładują obecnie węgiel w Gdyni w ciagu 2 dni, z jedynym wyjątkiem parowca szwedzkiego „Fryken“, węgiel dla którego nadchodził bardzo nieregularnie, w kilku partjach.

Ruch statków Żeglugi Polskiej za tydzień. W ostatnim tygodniu zawinęło do portu gdyńskiego 6 statków morskich o łącznej ładowności 4 240 ton rej. netto (5 parowców i 1 żaglowiec z motorem. W tej liczbie było statków szwedzkich 3, francuskich, gdańskich i niemieckich po jednym. Prócz parowca Pologne, który przywiózł 10 pasażerów i 3 tony drobnicy, wszystkie statki zawinęły bez ładunku. — Wyszło w tygodniu również sześć statków morskich o łącznej ład. 4 802 ton r. n., (5 par. i 1 żagl. z mot., — 3 szwedzkie, 1 franc., 1 gdański, 1 niemiecki. Wywiozły one 7 342 tony węgla, oraz na parowcu Pologne 50 ton desek i 401 pasażerów do Francji.



Ruch w porcie gdańskim 7. 2.—13. 2. W ostatnim tygodniu zawinęło do portu 109 statków morskich, w tej liczbie 88 parowców, 7 motorowców, 3 holowniki, 2 lichtugi morskie, 9 żaglowców z motorem. Wśród statków tych było 70 próżnych, 17 z mieszanym ładunkiem, 4 z pasażerami i miesz. ładunkiem, 3 z rudą żelazną, 1 z brykietami żelaznemi, 4 z żelastwem, 3 z żelazem, 2 z fosfatem, 1 z linoleum, 1 ze solą, 1 z makuchami, 2 ze śledźmi. Co do narodowości było: polskich 2 (parowce Kraków i Wilno), gdańskich 4, duńskich 11, szwedzkich 33, niemieckich 45, angielskich 4, norweskich 2, łotewskich 4, holenderskich 3, fińskich 1.

Opuściło port w tygodniu 105 statków morskich, w tej liczbie 82 parowce, 8 motorowców, 7 holowników, 5 lichtug morskich, 3 żaglowce z motorem. Wśród statków tych było 11 próżnych, 4 z pasażerami i miesz. ładunkiem, 13 z mieszanym ładunkiem, 1 z drzewem i węglem, 1 z drzewem i żelazem, 2 z melasą, 5 z cukrem, 1 z wytłokami buraczanemi, 1 ze zbożem, 1 ze zbożem siewnem. Co do narodowości na wyjściu było statków polskich 8 (5 holowników i 3 lichtugi) gdańskich 3, duńskich 11, szweckich 36 (w tej liczbie 8 motorowców), niemieckich 34, angielskich 4, norweskich 3, łotewskich 3, holenderskich 2, amerykańskich 1.

Ruch statków w porcie 14. 2.—20. 2. Ruch portowy był w ostatnim tygodniu zmniejszony, co zależało wyłącznie od złej widoczności na morzu (śnieżyca z wiatrem), która zahamowała ruch statków jak na wejściu, jak też i na wyjściu.

Zawinęło do portu w ostatnim tygodniu 95 statków morskich, w tej liczbie 82 parowce, 3 motorowce, 3 holowniki, 2 lichtugi morskie, 2 żagl. z motorem i 2 żaglowce. Wśród statków tych było: próżnych 63, jako do portu ukrycia 1, z miesz. ładunkiem 11, z pasażerami i drobnica 1, z pasażerami i końmi 1, z żelastwem 10, z fosfatami 3, z saletrą i drobnica 1, z częśc. ładunkiem owsa 1, ze śledźmi 2, z samochodami 1. Co do narodowości statków na wejściu było: polskich 3, gdańskich 4, duńskich 12, szweckich 35, niemieckich 24, angielskich 2, norweskich 7, łotewskich 3, francuskich 2, holenderskich 1, estońskich 2. Odpłynęło w tygodniu z portu 97 statków morskich, w tej liczbie 87 parowców, 4 motorowce, 1 holownik 3 lichtugi morskie, 1 żagl. z motorem, 1 draga. Wśród statków na wyjściu było: próżnych 11, z pasażerami i drobnica 2, z miesz. ładunkiem 13, z węglem 40, z koksem 1, z cementem 1, z drzewem 19 z cukrem 4, ze spirytusem 2, z makuchami 1, z końmi i świńmi 1, z nafta i drobnica 1, z końmi i drobnica 1.

Co do narodowości statków na wyjściu było: polskich 6, gdańskich 3, duńskich 14, szwedzkich 27, niemieckich 34, angielskich 2, norweskich 4, łotewskch 4, holenderskich 1, fińskich 1, estońskich 1. Osobliwościa w ruchu portowym od kilku tygodni jest wzmagający się wwóz żelastwa, w zwiazku z bliskim końcem zobowiązań niemieckich co do zaopatrywania polskich hut w żelastwo.



Niezwykłe żądania. Władze gdańskie zażądały od towarzystwa Wisła-Bałtyk w Tczewie zapłaty t. zw. podatku komunikacyjnego (Verkehrsteuer), wysokości 7 proc. od frachtu brutto. Podatek ten istniał niegdyś w Prusiech gdzie został zniesiony, lecz Gdańsk go zatrzymał. Co najdziwniejsze władze gdańskie domagaja się również opłacenia tego podatku od morskich statków kursu-

jących z Tczewa bez zawijania do portu gdańskiego. Wypadek ten, który zapewne wytłumaczony zostanie jako nieporozumienie, świadczy o tem jak daleko sięgają roszczenia gdańskie co do Żywej Wisły, całkowicie się znajdującej w zarządzie Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku i leżącej zupełnie poza obrębem miasta i portu Gdańska.

Ruch statków T-wa Wisła-Bałtyk w Tczewie. Holownik „Rybak" z lichtugami „Franek" i „Felek" odpłynął 12-go b. m. z Gdańska do Odense z ładunkiem węgla. Holownik „Sambor" 13-go b. m. przejął przed ujściem Wisły lichtugi morskie „Bronek" i „Bartek", załadowane węglem w Tczewie i udał się z niemi w podróż do Göteborga. Lichtuga „Bolek" znajduje się, załadowana węglem w ujściu Wisły. Zdążono go jeszcze z trudem wyprowadzić, wobec opadającej wody.

Żegluga Morska Tczewa zagrożona przez niskie wodostany. Konieczność utrzymywania w Tczewie pogłebiacza. Powoli lecz stale w ostatnich dniach opadająca woda uniemożliwia już towarzystwu „Wisła-Bałtyk" ładowanie pełnym ładunkiem węgla swych lichtug morskich. Ponieważ kra całkowicie spłynęła i warunki ładowania ze względu na łagodną zimę są świetne za jedyną przeszkodę należy uważać brak przy porcie morskim w Tczewie stale mu przydzielonego silnego pogłębiacza.

Ruch statków T-wa Wisła-Bałtyk w Tczewie. 19-go b. m. holownik Tyran powrócił do Gdańska z Kopenhagi. — 19-go b. m. niemiecki holownik „Gladiator" z lichtugą „Janek" odpłynął z Gdańska z węglem do Malmö. — 20-go b. m. holownik Orkan wyszedł z Gdańska ku ujściu Wisły pod Schiewenhorst po lichtugi załadowane „Bolek" i „Walter" (niemiecka, zafrachtowana).

Trudne położenie lichtugi „Alek" pod Tczewem. Tczew, 21. II. wieczorem. Na skutek opadania wody i niewystarczającej głębokości dojazdu tuż około portu zimowego lichtuga t-wa Wisła Bałtyk Alek, która usiłowała z pełnym ładunkiem odejść z Tczewa na morze 19 b. m., osiadła na mieliźnie w pobliżu miasta. Wzmagający się pochód lodów czyni jej położenie niebezpiecznem, gdyż stoi w poprzek prądu. Dalsze opadanie wody wymaga szybkiego wyładowania części węgla na inny statek dla umożliwienia zejścia z mielizny przed pojawieniem się gęstej kry. Na razie nacisk kry jeszcze nie jest znaczny.

Lichtuga „Wacek" również na mieliźnie. Prócz lichtugi „Alek", która osiadła pod Tczewem, w ujściu Wisły znajduje się na mieliźnie lichtuga „Wacek". Wysiłki holowników „Orkan" i „Tyran" dotąd nie dały wyniku. Sytuację zagrożonej lichtugi komplikuje pochód lodów.

Ceny nowych statków od r. 1898.

Fairplay w numerze statystycznym podaje ceny najwyższe i najniższe budowy statku typowego towarowego 7 500 tonowego, jednopokładowca, łącznie z maszynami. Uwaga: liczba 7 500 ton wyraża nośność statku w tonach wagowych angielskich = 1,016 tony 1000 kilogramowej.

Ceny były:	cena najn.	najwyższa
1898	48 600 Ł	53 000 Ł
1899	48 700	55 800
1900	52 000	60 800
1901	48 500	60 000
1902	43 000	48 500
1903	39 200	50 400
1904	38 500	40 500
1905	36 500	44 500
1906	40 500	44 500
1907	39 100	41 000
1908	36 000	38 500
1909	36 100	36 200
1910	36 000	39 500
1911	39 800	47 200
1912	47 000	58 000
1913	47 500	56 500
1914	42 500	52 000
1915	60 000	118 000
1916	118 000	150 000
1917	150 000	187 000
1918	164 500	180 500
1919	168 500	233 000
1920	105 000	258 000
1921	60 000	105 000
1922	60 000	66 000
1923	60 000	65 500
1924	60 000	63 000
1925	52 500	61 500
1926	52 500	64 800

W odniesieniu do 1 tony nośności ceny budowy statków kształtowały się:

	Ł.	s.	d.
Na 1 stycznia 1927	8	12	0 za tonę nośności (deadweight)
30 czerwca 1926	8	0	0
1 stycznia 1926	8	0	0
30 czerwca 1925	8	13	7
1 stycznia 1925	9	1	4
30 czerwca 1924	10	0	0
1 stycznia 1924	9	12	6
30 czerwca 1923	9	15	0
1 stycznia 1923	9	0	0
30 czerwca 1922	10	0	0
1 stycznia 1922	13	0	0
30 czerwca 1921	18	0	0

Powyższe liczby nie wskazują na ceny najwyższe i najniższe, charakteryzują natomiast ruch cen w jego równomierniejszym rozwoju. W r. 1926 ceny podniosły się w jesieni, w związku ze strejkiem węglowym, który podniósł również ceny na tonaż zimowy, uruchomiony dla przewozów węgla. W końcu października ub. r. cena 7 500 tonowca była 64 690 funtów, (na 1. I. 1927 wynosiła ona już tylko 60 940 Ł.).

Frachty w r. 1926.

Pierwszy zeszyt Fairplay z roku bieżącego podaje cenne zestawienie frachtów do Anglji i kontynentu Europy za r. 1926 z wyszczególnieniem frachtów, które płacono w ciągu roku obecnego fracht, oraz przy niektórych pozycjach też frachtu średniego z r. 1914. Pozaeuropejskie frachty do Anglji charakteryzują również frachty do północnej Europy. Z Finlandji do Anglji pit props (kopalniaki) za sążeń ang. 52 najwyższy, 41 najniższy. — Z Buenos Aires do Europy, zboże, za tonę pszenicy lub kukurydzy 43 szyl. najwyższy 11 szyl. najniższy, 33 szyl. obecny. Z rzeki Parany z tymże ładunkiem 55 szyl. obecny, w r. 1914 był — 34/9. Z Kanady o Anglji lub kontynentu ze zbożem, za 480 funtowy kwarter 8/9 najwyższy, 2 szyl. 4½ pensy najwyższy. Ze stanów Zjednoczonych do Anglji lub kontynentu ze zbożem, za 480 funtowy kwarter 7/6 najw. 1/4½ najniższy 3/7½ obecny, w r. 1914 był średnio 4/7½. Z Poti do portów kontynentu z rudą za 20 cwt. — 19/6 najw. 11/— najniższy, W r. 1914 był 9/2. Z Bombaju do Anglji, kontynentu lub Śrdz. morza mieszany ładunek za ctw. 36/3 najw.

14/— najn., 29/— obecny; w r. 1914 był 16/9. Z Dairenu lub Władywostoku do Anglii, kontynentu lub Bałtyku za boby soja, lub pszenicę za 20 cwt. 40/— najwyższy, 20/— najniższy, 30/— obecny; w r. 1914 wynosił 31/6.

Uwaga: w angielskich oznaczeniach kontynent" oznacza porty od Lizbony do portów południowo-norweskich włącznie, pomijając porty bałtyckie które figurują osobno jako „Baltic". Porty morza Śródziemnego wyszczególnione bywają osobno jako „Mediterranean".

20 ctw. czyli hundredweight — 1 tonie angielskiej — 1 016 kg.

Komitet floty narodowej.

Komitet floty narodowej istnieje od r. 1920. Przewodniczącym komitetu jest z urzędu każdorazowy marszałek Sejmu. Sekretarzem generalnym jest gen. M. Zaruski, przewodniczy mu marszałek Ratај.

Komitet postanowił ostatnio rozszerzyć swą działalność na teren całej Rzeczypospolitej. Zamiarem komitetu jest — jak nakazuje ustawa sejmowa — skoordynowanie działalności poszczególnych instytucyj, grup społecznych oraz osób dążących do ufundowania polskiej floty morskiej. W tym celu komitet rozpoczyna niebawem akcję czynną. Ze składanych dobrowolnie ofiar powstanie fundusz narodowy na cele morskie.

W przygotowaniu znajduje się nowela do ustawy z r. 1920 o komitecie floty narodowej. Uchwalona zostanie ona w czasie najbliższym i natychmiast wejdzie w życie. Wówczas cały kraj pokryje się lokalnemi kołami komitetu floty narodowej. W akcji wezmą udział czynny władze administracyjne. Koła powstaną we wszystkich miejscowościach, gdzie istnieją urzędy państwowe. Minister spraw wewnętrznych wyda odpowiednie zalecenie podwładnym organom, aby przystąpiły do tworzenia kół prowincjonalnych. Komitet floty narodowej liczy na to, że w akcji wezmą udział miljonowe rzesze ze wszystkich sfer społeczeństwa. Składka będzie minimalna 1 złoty rocznie. Będzie mógł ją zapłacić niemal każdy obywatel Rzeczypospolitej. Z tych złotówek powstaną wówczas miljony złotych, które pozwolą na realizację zamierzeń komitetu. (Kur. Por.).

Wiadomości handlowe.

Z referatu prez. Związku towarzystw kupieckich na Pomorzu p. T. Marchlewskiego 30. 1. 1927 na uroczystości otwarcia w Gdyni ekspozytury Izby Przem.-Handlowej). Z inicjatywy Związku Tow. Kupieckich na Pomorzu i przy poparciu ze strony naszej Izby, przy poparciu Rady Naczelnej Kupiectwa Polskiego ma kupiectwo całej Polski zamiar powołać do życia wielką hurtownię kolonjalna tu w Gdyni, która stopniowo ma uniezależnić nas od Gdańska. Nie mają jak dotąd statki nasze do Gdyni przychodzić bez ładunku po polski produkt, przedrażać dlatego stawki przewozowe, nie ma być Gdynia z tego właśnie powodu omijana przez największe linje okrętowe; polski importer ma skierować swój towar do Gdyni — w przyszłości odwrotna droga eksportować polskie produkty na nieobce mu rynki zagraniczne. Pierwszym zadaniem tej nowej placówki będzie zorganizowanie importu śledzi z Anglii i państw północnych, który to artykuł Polska konsumuje masowo: obok tego ma się przetwarzać i konsumować bogactwa naszego morza, a na dalszym planie, przy odpowiedniej finansowej sile, zorganizować własny połów i solenie śledzi na dalekich wodach. Także import najważniejszych naszych masowych towarów, jak ryżu, kawy herbaty, tłuszczy, powinien być z czasem ujęty przez tą placówkę w wielkim stylu. Warunkiem spełnienia tych zadań, to stworzenie takich warunków pracy w Gdyni któreby jej umożliwiały konkurencje z Gdańskiem, gdzie nie opłaca importer podatku obrotowego i gdzie iest system składów wolnocłowych i wolnej strefy, tak ważny dla handlu konsygnacyjnego.



Z prasy.

„The Polish Economist". Ukazał się na półkach księgarskich zeszyt 2. 1927 tego miesięcznika. Polecamy specjalnej uwadze naszych czytelników artykuł Gov. Hardinga („Gow. Hardings impressions on Poland"), zawierający niezmiernie ciekawy obraz sytuacji gospodarczej Polski z punktu widzenia Amerykanina. W innych artykułach rozważana jest w dalszym ciągu sprawa ceł ochronnych, kwestja emigracji oraz obszerne sprawozdania z dziedziny różnych gałęzi przemysłu. Tytuły niektórych artykułów są następujące: „Alleged excessive protectionalism", Mercantilism and Liberalism", „The Export Institute", „The Polish chemical industry", „Gov. Hardings impressions on Poland" i inne.

Znakomity ten miesięcznik z każdym zeszytem przynosi treść coraz bogatszą, służąc celowi informacji gospodarczej o Polsce wszystkim, którzy posługują się językiem angielskim w stosunkach handlowych. Ilustracyjna strona tego okazałego pisma stoi na wysokim poziomie.

Nowiny żeglarskie.

Z wejścia do Królewca. Przed wejściem do kanału dojazdowego (Seetief) Piławy na beczce o pozycji 54° 38'30"N, 19° 53'6" E oznaczony jest kierunek prądu w tym kanale. Sygnał zmienia się o godz. 7,12 i 17-ej. Należy więc liczyć się z tem kiedy nastąpiła ostatnia zmiana. Na masztach stoczni sygnałowych kanału królewieckiego Piława (Pillau), Peyse, Gross-Heydekrug i Wehrdamm świecą od zachodu do wschodu słońca po dwa światła obok siebie, na wysokości 12 metrów nad wodą. Lampy na maszcie w Piławie są elektryczne, reszta lamp jest naftowa. Wskazują one kierunek jazdy w kanale.

Komunikat o stanie lodów na Bałtyku na 15 lutego. Rozewie, Hel, Gdynia i Tczew (Wisła Morska) wolne od lodu. Żegluga odbywa się bez przeszkód. Na wodach niemieckich bez zmian. W kanale królewieckim mocny lód z wyłamanym w nim kanałem dojazdowym. Na północnym Bałtyku bez zmian. Łotewskie wody: w wejściu do zatoki ryskiej kra, żegluga dla słabych parowców utrudniona. W Rydze mocny lód; port dostępny tylko dla silnych parowców.

Komunikat o stanie lodów na Bałtyku 21-go lutego. Polskie wody: Rozewie-morze, Hel-morze wolne od lodu; Hel-port drobna kra, żegluga bez przeszkód, Gdynia-morze, miejscami drobna kra, żegluga bez przeszkód, Gdynia-port wolny od lodu, Tczew (Wisła Morska) pochód lodów, kra już pokrywa połowę zwierciadła wody. Żegluga możliwa tylko za holownikiem.

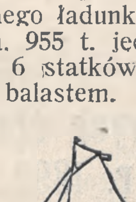
Utrudnienie warunków żeglugi w Kłajpedzie, oraz na haffie szczecińskim. Ryga dostępna tylko przy pomocy łamaczy lodu. Reda rewelska pokryta zbita, zmarzająca się kra. Na północy bez znacznych zmian.

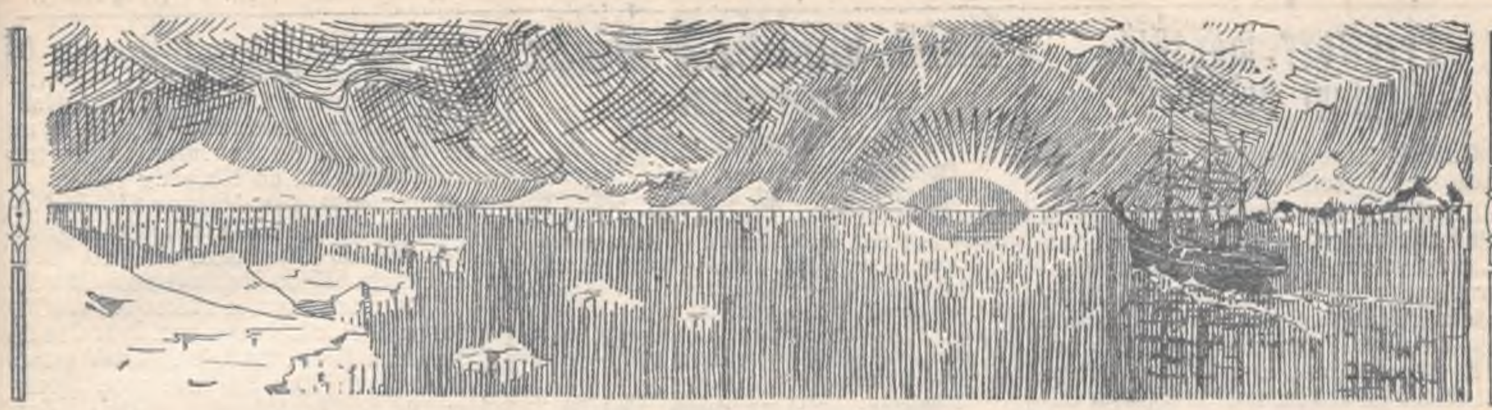
Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 18—31 stycznia zawinęły do portu Lipawy 23 statki o łącznej ładowności 10 832 t. rej. netto. Statki te przywiozły łącznie 1 579 ton mieszanego ładunku, 2 892 t. polskiego węgla, 1 100 ton. superfosfatu, 6238 beczek śledzi, 608 t. nafty, 340 t. cukru, 180 t. kredy, drzewa w tranzycie. 7 statków zawinęło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściły port 23 statki o łącznej ładowności 10 404 t. rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 1 115 ton mieszanego ładunku, 1 500 standartów drzewa, 955 t. jęczmienia i 300 t. makuchów. 6 statków wyszło próżnych i pod balastem.





Podróże morskie. Sport żaglowy i motorowy.

Inżynier A. Potyrała.

Materjały dla budowy łodzi.

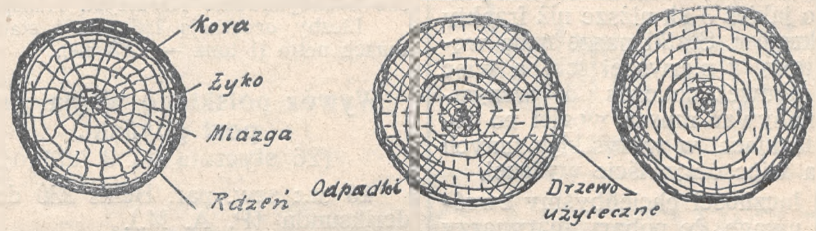
II. Drzewo jako materjał budowlany.

(P. Żeglarz Polski Nr. 1—2 i 3).

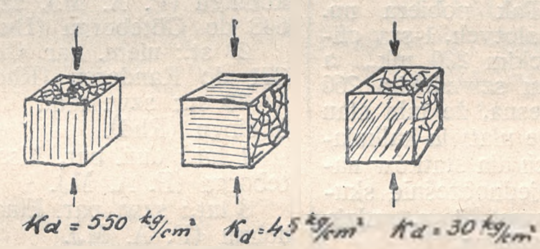
Drzewo poddane procesowi suszenia ma dążność do pękania podłużnego, prostopadle do słojów (rys. 1). By temu zapobiec, należy suszenie uskuteczniać wolno, przy poprzedniem obłupaniu pnia z kory i łyka. Rozpowszechnionym jest zwyczaj po obłupaniu drzewa, pociąć go na belki, przez co czas suszenia znacznie się skraca. Suszenie naturalne drzewa połączone jest z większemi kosztami składowemi i uwięzieniem kapitału w materjale, dlatego nowocześnie urządzone stocznie posiadają sztuczne suszarnie drzewa. Drzewo w ten sposób suszone jest nie tak dobre, jak naturalnie osuszane, lecz **czynniki wspomniane** do tego postępowania zmuszają.

Dla otrzymania materjału mniejwięcej tej samej jakości należałoby cięcie pnia uskutecznić prostopadle do płaszczyzny słojów (rys. 2a), lecz sposób ten obecnie został zarzucony, ponieważ za wiele drzewa marnowało się jako odpadki; pień zostaje przecinany w całej swej grubości równolegle (rys. 2b). Materjał otrzymany w ten sposób nie jest zupełnie jednakowy, lecz tę wadę usuwa się częściowo, wybierając drzewo ze środka pnia na elementy konstrukcyjne, wymagające większej wytrzymałości, natomiast drzewo otrzymane z cięć zewnętrznych używa się dla urządzenia wewnętrznego łodzi i konstrukcyj podrzędniejszych. W każdym razie wybór drzewa dla budowy kadłuba musi być przeprowadzony bardzo skrupulatnie, a materjał nie powinien mieć zbyt wiele skaz, seków, krzywizn itp., ponieważ takie miejsca zawsze dają powód do powstawania nieszczelności i złamań.

Wytrzymałość drzewa jest zależną od najdrobniejszych czynników. Wielkie znaczenie mają tutaj warunki w jakich dane drzewo rosło, a więc w jakiej okolicy, wilgotnej czy suchej, ziemi gliniastej czy piaszczystej, w słońcu lub cieniu itd.; następnie na wytrzymałość



Rys. 1 Rys. 2a Rys. 2b



Rys. 3a Rys. 3b Rys. 3c

drzewa wywiera silny wpływ pora roku, w której zostaje ścięte, jak też sposób suszenia. Wymienione czynniki trudno jest ująć w określone reguły, temwięcej, że różne rodzaje drzewa niejednakowo zachowują się w tych samych warunkach. O własnościach materjału drzewnego, pod względem wytrzymałości, możemy mieć tylko obraz na podstawie czynionych w tym kierunku doświadczeń, które też nie zawsze prowadzą do jednakowych wyników. Dla dokładniejszego zaznajomienia się z problemem wytrzymałości materjału drzewnego, pod różnem obciążeniem, rozpatrzmy doświadczenia i ich rezultaty przeprowadzone z drzewem sosnowem, które jest stosunkowo tanie, lecz nie dla wszystkich części łodzi się nadaje, ponieważ jest mało odporne na wilgoć *).

Kostka drzewa poddana obciążeniu na ściskanie (rys. 3 abc) wykazuje różną wytrzymałość, zależnie od kierunku siły obciążającej względem układu włókien drzewnych. Widzimy, że wytrzymałość na ściskanie dochodzi do wysokiej granicy kd = 550 kg/cm² przy kierunkach zgodnych włókien i obciążenia, natomiast spada bardzo przy kierunkach do siebie prostopadłych. Pochodzi to stąd, że włókna drzewne pomiędzy poszczególnemi słojami są mało spoiste między sobą i z łatwością dają się rozdzielać. W przypadku trzecim (rys. 3c) występują dodatkowe siły styczne do płaszczyzn słojów.

(C. d. n.).

*) Doświadczenia te zostały wykonane w laboratorjum dla badania wytrzymałości materjałów przy Politechnice Gdańskiej.

Budowa w Warszawie łodzi motorowej dla wybrzeża. 20-go b. m. odbyło się w Warszawie w przystani W. K. W na Wiśle poświęcenie łodzi motorowej „Harcerz“ na kilkadziesiąt osób, przeznaczonej dla komunikacji pomiędzy Gdynią, Jastarnią a Helem. Łódź należy do konstruktora-amatora Al. Bieńkowskiego i wczesną wiosną wyruszy Wisłą do Gdyni.

Rynek frachtowy.

Frachty utrzymują się nadal na niskim poziomie. Wpływa na to zamknięcie północnych portów, oraz sytuacja po zakończeniu strejku w Anglji, kiedy wiele starszych statków, po chwilowem ich uruchomieniu konjunkturowem jeszcze „chciało“ pokursować. Jest nadzieja, że sytuacja ta już mija i że „leniwy“ tonaż powróci na swe stałe leże nie psując dalej poziomu frachtów podaży.

Za **węgiel** płacono do Kopenhagi 5/9—6/2 do Sztokholmu 5/6—6/6 szyl., do portów francuskich 7/2 szyl. za tonę.

Za **drzewo** płacono 35—38 szyl. za standard na wschodni brzeg Anglji, na zachodni 10 proc. więcej.

Przewozy morskie „Żeglugi Polskiej".

Gdański korespondent Rynku Drzewnego w Poznaniu pisze:

Z polskiej floty frachtowej powrócił statek „Katowice" z Szwecji i wyjechał już ponownie z ładunkiem 650 standartów drewna do Anglii. Jak nas informują z kół żeglugowych, statki polskie mają na razie zapewnionych sześć podróży z ładunkiem, a widoki na dalszą przyszłość są dobre, ponieważ flota nasza pracuje nieco taniej aniżeli statki konkurencyjne. W tem też leży tajemnica ich natychmiastowego zatrudnienia nawet na dłuższy okres czasu. Stawki pobierane przez polską flotę transportową są o jakieś 3 sh niższe niż frachty innych okrętów. Statki nasze mają węgiel okrętowy z pierwszej ręki, a więc po cenie ulgowej, podczas gdy wszystkie inne nabywać muszą węgiel po cenie obowiązującej w wszystkich innych portach, a więc oczywiście wyższej.

W tej łączności chcielibyśmy zwrócić na to uwagę, że pobory marynarzy jak i też oficerów na statkach wypłacane są w złotych. Tak pobiera np. 1szy oficer jakieś 220 złotych, 1-szy oficer na statku niemieckim 220 mk., a 1-szy oficer na statku szwedzkim 260—280 koron. Rzecz jesna, że taki stan rzeczy bardzo znacznie ułatwia kalkulację stawek frachtowych dla statków naszych, umożliwiając jednocześnie skuteczną konkurencję nawet tam, gdzie podaż tonażu jest nadmierna.

Ze swej strony musimy dodać, że stawki frachtowe pobierane przez „Żeglugę Polską" nie są bynajmniej o całe 10 proc. niższe, niż na innych statkach. Takich „zrywań" nie może stosować i nie stosuje, o ile nam wiadomo, „Żegluga Polska". Frachty pobierane przez nią są normalne dla obecnego nie wysokiego poziomu. Otrzymywanie frachtów jest tajemnicą handlową towarzystwa i nie zawsze się tłumaczy proponowaniem znacznie niższych stawek.

Pensje na statkach polskich tylko częściowo są niższe aniżeli na niemieckich. Kapitanowie otrzymują według taryfy niemieckiej, jako rekompensatę za znaczną odpowiedzialność i trudną pracę w pierwszym okresie.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niemi — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, P. A. M. — Polska Agencja Morska, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold, (Pol. Sk.) — Polsko Skandynawskie Towarzyst. Transportowe.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (26 stycznia do 9 lutego).

26 st.: szw. par. Bellis 230 do Frederiksundu (P. A. M.).

28 st.: norw. par. Speed 786 do Norrköpingu (P. A. M.), szw. par. Magnar 648 do Göteborga (Bg).

29 st.: niem. par. Gerda Kunstmann 321 do Randersu (Rhd).

30 st.: szw. mot. Vera 221 do Nyköbingu (Rhd).

1 lut.: duń. par. Alssund 948 do Göteborga (P. A. M.).

3 lut.: szw. par. Elna 975 do Sztokholmu (P. A. M.).

4 lut. niem. par. Dione 658 do Karlshamnu (Bg).

7 lut.: szw. par. Gudrun 485 do Ystadu (P. A. M.), szw. par. Gusten 354 do Alnis (P. A. M.).

Statki powyższe wywiozły łącznie 13 891 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (4—16 lutego).

4 lut.: szw. par. Ribbersborg 723 do Oxelösundu (B i S), norw. par. Alix 658 do Göteborga (B i S), duń. par. Brettland 1 237 do Kopenhagi (Rhd), duń. par. Tankrid 778 do Ystadu (Bg), szw. par. Amazone 378 do Göteborga (B i S), szw. par. Tryggve 163 do Kopenhagi (Bg), niem. par. Elbing IV 185 do Windawy (Gw).

5 lut.: szw. par. Elsa 646 do Göteborga (B i S), szw par. Hildegard 715 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Freja 711 do Göteborga (Pol. Sk), szw. par. Ethel 508 do Göteborga (Pol. Sk.).

6 lut.: szw. par. Esbjörn 1 049 do Malmö (Pol. Sk.), gd. par. Balticum 364 do Halmstadu (B i S), duń. par. Belgien 1 174 do Göteborg (B i S), niem. par. Silvia 598 do Odense (Pwe).

7 lut.: szw. par. Aegir 753 do Oxelösundu (Bg), hld. par. Wassenaar 1 236 do Kopenhagi (B i S), niem. par. Hugo Ferdinand 1 092 do Livorno (Moris).

8 lut.: szw. par. Ylva 258 do Odense (B i S), szw. par. Nordöst 628 do Göteborga (B i S), niem. żagl. z mot. Ingeborg 84 do Horsensu z drz. i węgl. (Bg), szw. par. Start 692 do Helsinborga (B i S), szw. par. Bellis 229 do Göteborga (Pol. Sk.), szw. hol. Holger z licht. Hallsta III 473 do Karlskrony (B i S), niem. par. Hilde 851 do Aabenraa (Rhd), łot. par. Windau 281 do Kłajpedy (Gw).

9 lut.: szw. par. Magnar 648 do Kalundsborga (Bg), pol. hol. **Tyran** z licht. **Jurek** 634 do Göteborga (B i S), szw. par. Felicia 687 do Helsingborgu (B i S).

10 lut.: szw. par. Signfred 327 do Göteborga (Pol. Sk.), szw. par. Ivar 714 do Göteborga (Pols. Sk.), łot. par. Viesturs 338 do Rygi (B i S), szw. mot. Munkfors 192 do Simrishamnu (Rhd), duń. żagl. z mot. Dronning Tyra 376 do Aarhus (B i S), szw. mot. Lisa 602 do Karlshamnu Art), niem. par. Rhenania 480 do Kopenhagi (Lcz).

11 lut.: duń. par. Scandia 1092 do Kopenhagi (Pol. Sk.), niem. par. Woglinde 1 193 do Bordeaux (B i S), duń. par. Victoria 1 160 do Göteborga (Pol. Sk.), szw. par. Frej 1 224 do Malmö (Bg), niem. par. Heinrich Peters 490 do Korsöru (Art), szw. par. Hagfors 217 do Simrishamnu (Rhd), niem. par. Horst Hamelmann 294 do Aarhus (B i S).

12 lut.: duń. par. Borghid 431 do Kopenhagi (D — S), szw. par. Cecil 776 do Sztokholmu (Polish Swedish), pol. hol. **Rybak** z licht. **Franek** 382 i **Felek** 382 do Odense (Wisła—Bałtyk), szw. żagl. z mot. Baltica 163 do Bantholmu (Pol. Sk.), szw. mot. Cimbria 320 do Landskrony (Pol. Sk.), szw. par. Erik 193 do Göteborga (B i S), szw. par. Maja 727 do Göteborga (Nordd. Lloyd), szw. par. Bengt 289 do Karlskrony.

13 lut.: szw. par. Urania do Królewca (Thor Hals), łot. par. Velta 1 382 do Rygi (B i S), szw. par. Nedjan 494 do Slite (B i S), duń. par. Alf 1 344 do Sztokholmu (Pol. Sk).

14 lut.: niem. par. Possehl 1 384 do Göteborga (Pol. Sk.), hld. żagl. z mot. Johanna Pevilde 293 do Skive (Bg), łot. par. Florentine 1 022 do Rygi (B i S), gd. par. Edith Bosselmann 291 do Lipawy (Rhd).

15 lut.: szw. par. Ragnar 430 do Karlshamnu (Bg), szw. par. Göta 674 do Norrköpingu (Pol. Sk.), niem. par. Hagen 1 003 do Gandawy (B i S), niem. żagl. z mot. Klara 70 do Aabenraa z koksem (Pwe) szw. par. Garm 606 do Odense (Shaw), szw. par. Othem 378 do Randersu (B i S), szw. par. Atos 1 252 do Göteborga (B i S).

16 lut.: duń. par. Bottenhavet 772 do Dieppe B i S), szw. par. Aina 722 do Aarhus (B i S), duń. par. Bothal 1 229 do Kopenhagi (Rhd), niem. par. Dione 657 do Karlshamnu (Bg), szw. par. Ture 295 do Sölvesborga (B i S), gdański par. Echo 555 do Kopenhagi (B i S), szw. par. Gylsboda 135 do Karlshammu (Pol. Sk), łot. par. Kurland 428 do Aalborga (Rhd), szw. par. Asta 1 089 do Kopenhagi (Pol. Sk.).

Statki powyższe wywiozły łącznie 110 000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (4—16 lutego).

4 lut.: niem. par. Hildegard 770 do Dunkerki (B i S), gd. par. Weichsel 602

do Newcastle (B i S), niem. par. Oliva 721 do Antwerpji (Nordd. Lloyd), łot. par. Percy 237 do Southamptonu (Rhd), niem. par. Cygnus 478 do Kardyfu (B i S), niem. par. Alt-Heidelberg 671 do Londynu (B i S).

6 lut.: niem. par. Hannah Otto Ippen 121 do Lubeki z drz. i tow. (Scharenbg).

8 lut.: niem. żagl. z mot. Lisa 59 do Aalborga (Bg), niem. żagl. z mot. Ingeborg 84 do Horsensu z drz. i wgl. (Bg), ang. par. Majorca 589 do Leith z drz. i tow. (Rhd), niem. par. Bille 229 do Amsterdamu (D — S), szw. par. Camelia do Manchesteru z drz. i żelazem (B i S), niem. par. Heinz Ferdinand 598 do Westhartlepoolu (B i S).

9 lut.: norw. par. Fro 617 do Manchesteru (B i S), szw. par. Brovik 840 do Manchesteru (B i S), szw. par. Figge 406 do Londynu (B i S).

10 lut.: niem. par. Bonus 519 do Antwerpji (B i S), niem. par. Grimgerde 406 do Gandawy (D — S), niem. par. Käthe 346 do Westhartlepoolu (D — S), szw. par. Castor 421 do Ramsgate (Balt. Fr. K.).

11 lut.: duń. par. Roma 2 001 do Manchesteru (B i S), niem. par. Arnold Köpke 1 217 do Kjöge (Gw), niem. par. Tageta 802 do Londynu (Shaw), duń. par. Magnus 789 do Bordeaux z drz. i tow. (Rhd), niem. par. Wotan 1 396 do Calais (Moris).

12 lut.: szw. par. Dagny 757 do Hull (Bg), norw. par. Speed 786 do Hull (Bg), norw. par. Havbris 343 do Antwerpji z tow. i drz. (Worms), gd. par. Oberpräsident Delbrück 620 do Haaren (Rhd), łot. par. Herman 519 do Antwerpji (Lcz), niem. par. Elbing ! 251 do Rotterdamu (D — S), szw. par. A. K. Fernström 433 do ujścia Tyne (B i S).

14 lut.: pol. par. **Kraków** 1 125 do Grangemouth (D — S).

15 lut.: niem. par. Stella 333 do Antwerpji (Pwe).

16 lut.: pol. par. **Poznań** 1 120 do Rouen (D — S), pol. par. **Wilno** 1 121 do Hull (Bg), niem. par. Rival 353 do Ostendy (Rhd), niem. par. Gerda Kunstmann 320 do Ostendy (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 98 200 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.

(4—16 lutego).

4 lut.: niem. par. Sturmsee 719 do Antwerpji (Wolff).

7 lut.: par. Consul Suckau 212 do Antwerpji (Rhd).

12 lut.: szw. mot. Erland 886 do Karlshamnu ze zbożem siewnem (Scand. Lev. L.).

Statki powyższe wywiozły łącznie 3 500 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

(4—16 lutego).

4 lut.: szw. par. Alca 290 do Landskrony (Pol. Swed.).

6 lut.: ameryk. par. Cedarhurst 3 105 do Washingtonu z melasą (Scharenbg).

7 lut. :szw. mot. Larus 448 do Landskrony (B i S).

8 lut.: szw. par. Regulus 491 do Sztokholmu (Bg), szw. par. Fringilla 226 do Landskrony (B i S).

10 lut.: szw. mot. Gallus 223 do Landskrony (B i S).

11 lut.: szw. mot. Alca 290 do Landskrony (Pol. Swed.).

12 lut. niem. hol. Stier z licht. cyst. V 654 do Antwerpji z melasą (Nordd. Lloyd).

14 lut.: szw. mot. Larus 448 do Ladskrony (B i S).

15 lut.: szw. par. Fringilla 226 do Landskrony (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 12 200 ton cukru i melasy.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański.

(4—12 lutego).

4 lut.: pol. hol. **Orkan** z licht. **Antek** 370 i **Alek** 361 z Norrköpingu z rudą (Wisła - Bałtyk), łot. par. Clara 182 z Fredrikstadu z żelastwem (Bg).

5 lut.: duń. par. Susanne Maersk 411 z Souzy z fosfatem (B i S).

6 lut.: hld. par. Grönlo 1 166 z Melilli z rudą (B i S), niem. par. Gerda Kunstmann 320 z Helsingborga z brykietami żelaznemi (Schencker).

7 lut.: hld. mot. Johann De Velde 233 z Kopenhagi z żelastwem (B i S)

8 lut.: duń. żagl. z mot. Amager 60 z Korsöru z żelastwem (Bg), niem. żagl. z mot. Peter 306 z Aalborga z fosfatem (B i S).

9 lut.: norw. par. Velang 361 ze Stavangeru z żelastwem (D — S), ang. par. Brandenburg 805 z Middlesborough z żelazem (Rhd), norw. par. Thekla 1913 z Souzy z fosfatem (Warta).

10 lut.: niem. żagl. z mot. Greta 93 z Korsöru z żelazem (Gw)).

11 lut.: niem. żagl. z mot. Gerda 68 z Odense z żelastwem, niem. żagl. z mot. Hans 180 z Ronneby Redd z rudą żelazna (Gw).

12 lut.: duń. par. Prinz Knud 782 ze Stavangeru z żelazem (B i S), niem. par. Industria 1 277 z Koppersvikshamnu z rudą żelazna (Schenker).

Statki powyższe przywiozły łącznie 22 700 ton subst. mineralnych.

Ruch tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie stycznia.

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 118 610, sól 630, parafina 727, cement 950, oleje 265, soda 85.

Prod. roślinne: jęczmień 1 622, owies 476, ow. strączkowe 427, słód 10, cukier sur. 10 125, rafinada 2 579, wytłoki buraczane 190, drzewo 46 929, koniczyna 112, smoła drzewna 297, melasa 3 970, otręby 45.

Prod. zwierzęce: świeże mieso 269, bydło żywe 167, skóry 34.

WWÓZ: **Prod.** mineralne: mączka Thomasa 4 520, saletra chilijska 3 822, ruda żelazna 6 190, żeliwo 80, żelazo 159, żelastwo 2 430.

Prod. roślinne: pszenica 330, ryż 725, żywica i kalafonja 30, oleje 470, garbnik kwebracho 142.

Prod. zwierzęce: smalec 256, śledzie sol. 3 230, tłuszcze 153, skóry 477.

Wodostany Wisły.

Luty	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Kraków	—204	—205	—205	—204	—204	—206	—206	—208	—212	—215	—218	—215	—218	—220
Zawichost	124	122	119	115	114	113	114	111	107	106	101	100	97	98
Warszawa	174	172	175	173	168	165	160	159	158	157	155	155	156	156
Płock	126	124	124	124	124	122	120	116	113	115	111	108	109	111
Toruń	122	123	120	119	118	116	114	112	108	104	104	100	93	90
Fordon	130	128	128	128	129	125	122	121	118	113	113	110	100	96
Tczew	92	90	88	86	85	84	82	78	79	70	67	64	62	55
Ujście (Schiewenh.)	228	236	246	268	250	254	258	246	246	246	230	228	238	280

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
8. 3.	z Le Havre	do Le Havre	9. 3.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
23. 3.	„ „	„ „	24. 3.	„	
9. 4.	„ „	„ „	10. 4.	„	„
4. 5.	„ „	„ „	5. 5.	„	„

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
20. 2.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	4. 3.	Lituania	Balt. America Line
13. 3.	„ Nowego Jorku	„ „	22. 3.	Estonia	„
24. 3.	„ „	„ „	3. 4.	Lituania	„
25. 2.	„ Lipawy	„ Londynu	25. 2.	Baltannic	United Balt. Corp.
27. 2.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	27. 2.	Baltriger	„
1. 3.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	1. 3.	Baltonia	„
2. 3.	„ Lipawy	„ Londynu	2. 3.	Baltriger	„
4. 3.	„ Lipawy	„ Londynu	4. 3.	Baltonia	„
8. 3.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	8. 3.	Baltara	„

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.